

亚当·斯密的公路经济理论

谢军占, 吕常影

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘要: 研究了亚当·斯密公路经济理论的几个重要观点: 公路的选址和规模、资金筹措、运营和征收车辆通行税等, 并分析了车辆通行税管理权划归中央或地方的标准, 得出建立监督机制、关注乡村公路和偏远公路有利于公路发展的结论, 这对中国公路建设理论与实践有重要的借鉴作用。

关键词: 经济学; 公路经济理论; 公路规模; 公路运营; 公路收费

中图分类号: F540

文献标识码: A

文章编号: 1671-6248(2006)03-0030-03

Adam Smith's research on the highway economic theories

XIE Jun-zhan, LÜ Chang-ying

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: This text summarizes Adam Smith's several important standpoints about the highway economic theories, including choosing locations in building highway, highway scale, money raising, highway operation and road tolling etc. This text analyses the standard that should stick to after road tolling is incorporated into the central authority or the local authority. The text gets the conclusion that the government should establish the surveillance mechanism and pay attention to the development of the rural roads and the remote roads. The conclusion can also draw a good lesson for the implementation and practice of the highway economic theories in China.

Key words: economics; highway economic theories; highway scale; highway operation; road tolling

0 引言

亚当·斯密(Adam Smith, 1723-1790)生活在英国从商业资本向产业资本转变的时期, 是经济学的主要创立者、西方古典政治经济学派的代表人物。适应反对重商主义和贸易保护主义的需要, 他于1776年出版了《国民财富的性质和原因的研究》(简称《国富论》)。他认为“市场经济是有效的”, 市场有一只“看不见的手”在发挥作用, 主张在经济上自由放任、自由经营、自由贸易、充分利用自由主义理论和政策。他的经济理论一直延伸至公路领域, 今天人们公认的关于公路经济学的一些观点, 在他的著作中就已经有了较为详尽的论述。

在该书“论公共工程和公共机构的支出”的章节中, 他把公路作为便利一般商业的公共工程, 并指出“一国商业的发达, 全赖于良好的公路、桥梁、运河、港湾等公共工程”, “这类工程的大部分不难如此管理, 使它们自身提供足以支付自己费用的特别收入, 而无须增大社会一般收入的负担”^{[1] 78}, 即可以通过征收车辆通行税维修公路。他关于公路的认识还有公路的选址、公路建设资金筹集、公路运营等, 本文称之为亚当·斯密的公路经济理论。

1 公路选址和规模

公路与政府税收有着密切的关系, 政府为发展商业, 必须以发达的公路交通为基础建立商品市场。

收稿日期: 2006-02-21

作者简介: 谢军占(1961-), 男, 陕西凤翔人, 研究员。

公路通畅、运输频繁,可以降低运输成本,拓宽产品市场,加快产品流通,使偏远地方的货物种类、价格与都市趋于同一水平。竞争的压力促进经营管理的改善和技术的革新,最终推动经济发展^[2]。所以亚当·斯密认为,公路的选址首先要考虑商业的需要,与商业的负担能力相称,即必须适度。“宏壮的大道,断不能在无商业可言的荒凉国境内建造,也断不能单为通达州长或州长所要献媚的某大领主的乡村别墅而建造。同样的,不能在无人通过的地方或单为增益附近宫殿凭窗眺望的景致,而在河上架设大桥”^{[1]97}。公路规模要与土地和货物的重量、数量等相适应,劳动产品产量增加,货运量增加,公路的规模则应该扩大。在18世纪中期,汽车还没有成为主要的交通工具,所以亚当·斯密对影响公路规模各因素的分析完全适应当时的交通条件。

公路作为公共工程,由政府以财政支出修建。这种做法的结果就是使有政治意义的公路更容易筹措资金,而乡村道路和边远山区道路受到忽视。在当时的英国和法国,王公贵族比较注重个人的升迁和虚荣心的满足,具有政治观光意义的大道能够得到良好的维护,而有的乡间公路和边远山区公路即使骑马,安全都会受到威胁。然而,在中国和印度却没有出现这样严重的问题。亚当·斯密把出现这种差异的原因归结为税收体制。他认为,中国等亚洲国家的财政收入几乎完全依赖于土地税或地租,以土地年产物的一定比例征收,这种税收体制要求“必须在全国所有地区之间建立最自由、最方便和最低廉的交通设施,这只有用最好的公路和最好的通航运河去达到目的”^{[1]89}。但在欧洲,土地税和地租不是财政收入的主要来源,至少不是直接的来源,税收与全国路网发展程度的关系并不密切,所以乡村公路和边远公路很难受到政府的重视。但对于能清楚区分受益人的地方公路,亚当·斯密提出了解决的办法:对于地方公路,可以依据“谁受益谁负担”的原则,公路主要受益者在地方的,则可以依靠地方政府的财政收入修建,因为地方政府比中央政府更有积极性去维护公路。

2 公路建设与维护的资金筹措

2.1 贷款筹资

除国家财政直接出资修建公路外,亚当·斯密认为,可通过其他筹资渠道筹集公路建设资金。他认为,公路建设贷款筹资选择向个人借贷比选择向银行贷款更容易,因为公路建设的固定资本投资回

收期长,资金流动速度慢,而银行更倾向于借款给回收期短的固定资产投资^[3]。如果能以一定的自有资本保证债权人的利益,即使在公路投资没有达到预期收益的情况下也能以自有资本偿还贷款,这样信用良好,更容易获得银行贷款。亚当·斯密认为,即使这样也不容易取得银行的同意,而直接以债券或抵押的方式向私人借款是更明智的选择。亚当·斯密认为,像公路建设这样投资回收期长的借款不宜选择银行,但他没有考虑政府在公路筹资中对银行的影响。

2.2 劳役筹资

当时的英、法两国已经出现了类似于中国称之为“以工代赈”的筹资方式:在英国,由地方或州治安推事负责公路建设,乡下人民为修建公路每年必须提供6日劳役^[4];在法国,设立了公路修理基金,由国家行政当局直接管理,把乡下人民每年为修理公共公路所应提供的一定日数的劳役作为该项基金的一个组成部分;另一个组成部分就是国家收入中的结余。对乡下人民为修建公路提供劳动的使用和管理比较困难,英国偶尔出现虐待或压迫行为,但法国却是常常发生残酷的诛杀事件,这种筹资方式事实上已经成为法国政府“强迫劳役”的暴政行为,因此亚当·斯密对这种筹资方式持反对态度。

3 公路运营

亚当·斯密认为,公路和航运都是便利一般商业的公共工程,公路、桥梁、运河的建筑费和维持费都应来源于对车辆、船舶征收小额通行税。通行税虽由贩运者支付,但这种支付只是暂时性垫支,支付者将通行税转嫁到货物价格上,最后由消费者负担。公路提供交通的便利使货物的运输费大大减少,消费者虽然负担了通行税,却比在没有这类公共工程、继而没有通行税的场合下,能够购得价格更低的货物。货物价格因通行税而提高的程度,不及因运费低廉而降低的程度,纳税者由于缴纳通行税而得到的利益,大于没有方便的交通造成货物价格高昂而蒙受的损失。他的支出恰和他所得的利益成比例,而这利益的取得就是以缴纳通行税为代价。所以,亚当·斯密提出:“这些公共工程大部分可以如此管理,使之提供一种特别收入,足以支付本身的支出,而不给社会的一般收入带来任何负担”^{[1]101}。

公路和运河都可以通过征收车辆、船只的通过税维持自身的养护和维修,但两者又有很大的不同。运河不及时修理,会变得完全不能通航,而公路不加

修理,仍然可以通行。所以,运河的税收可以通过产权私有达到效率最大;而维护公路的通行税,如果由私人享有,即使多年不修理公路也能享有收入。正因为如此,航运和运河往往由政府授予某一公司以专营权,由其建设、维护并征税,而公路只能依靠政府。他把能够由股份公司经营的业务归为4类:第一是银行业;第二是水灾、火灾、战争后续管理和保险业;第三是建设和维持通航河道或运河的行业;第四是大城市供水行业。这4个行业是亚当·斯密认为可以由股份公司经营且不需要政府授予专营权的行业,至于公路为什么没有位于其中,是因为公路经营需要特别授权,或者是因为公路给社会提供的效用、所需资本数额不及航运和河运,还是他多次提到的公路维护的特殊性。至于更具体的原因,亚当·斯密在其著作中没有论述。本文认为,亚当·斯密坚持的观点是公路由政府建设和管理,通过征收车辆通行税维持,并依据公路的受益区域,由地方政府管理公路,可以保证效率。

4 征收车辆通行税

4.1 地方政府管理公路车辆通行税更有效率

在英国,各收费公路收取的车辆通行税由保管人员(亚当·斯密是指由地方政府管理,下文同)管理,出现了征收的通行税大大超过维修公路的必要开支,甚至有些征税高出实际开支2倍以上,然而维修工作却极其潦草,甚至根本没有开展。面对这种情况,有人提出,车辆通行税的管理权应该由政府(亚当·斯密指的是中央政府或君主,下文同)享有。因为政府可以动用士兵,士兵有正规饷金,只须略增少量报酬即可达到维修公路的目的,所以由政府管理支付的费用能够比雇用保管人员节约许多开支。

亚当·斯密坚决反对由政府管理车辆通行税,这些不合理现象主要是因为征收车辆通行税的实践处在草创阶段,没有建立配套的监督机制,而不是现行车辆通行费管理权归属本身带来的问题。他进一步论证,如果政府享有车辆通行税的管理权会出现更多的弊端。

第一,政府管理会带来税收无限制的增长,造成运输费激增,那么产业缩小的损失大于政府的收益。车辆通行税税额巨大,征收容易,且不需增加收税人员就可增加政府收入。所以,国家很容易会把取自收税公路的通行税,看作供应急需的一个财源。假设现行通行税可以带来50万镑收入,如果增加1倍,就可得100万镑,再增加1倍,可得200万镑。

如此简单地获得收入,会带来车辆通行税无约束的增长,原以利商为目的的公路却要成为商业的大病:笨重货物的运输费迅速增加,价格的飞涨导致此类货物的市场缩小,生产萎缩,甚至该产业消失^[5]。

第二,由政府管理将带来税收负担的不公平。不同的车辆对公路的损害程度不同,对公路破坏越大,则缴纳的税额越高。每一辆车支付的税额恰好与该车对公路造成的损坏相当,则税收负担公平^[6]。如果该税收不用于修理公路,而用于其他目的,比如国家紧急开支,那么对于车辆所征的通行税,就会超过该车辆对公路的损耗程度。由于车辆通行税按货物重量计征,而不是按货物价值计征^[7],所以该税的主要征税对象,不是运输价值高、重量轻的商品,而是运输粗劣笨重的商品。因而负担国家这部分开支的不是最能担当这种税金的消费者——富人,却是最没有能力担当这种税金的消费者——穷人。因此,国家管理车辆通行税带来了税收负担的不公平。

第三,政府管理更容易造成征税偏离其初衷。征收车辆通行税最主要的目的是为了保持公路产品的使用价值,但公路多年不维护也可以通行的特点就容易造成政府忽视公路的维修。假使政府维修公路漫不经心,那么使其恰当履行义务的成本将远远高于修路本身所花费的成本。“我们要强制其适当地划出通行税的一部分充当此项用途,将会比现今还更困难”^{[1] 248}。

4.2 征税对象和征税依据

应该按车辆的重量或吨数的一定比例缴纳车辆通行税,因为车辆是公路的主要使用者,它比行人对公路的破坏更大,而且征税容易^[8]。亚当·斯密认为,此项征税依据主要还是源于车辆通行税的目的是维护和修理公路,此方法恰恰按照其所加于公路损耗的比例支付维持费。公路产品的直接受益人是往来各处转运货物的商贾,以及购买此种货物的消费者。英国的道路通行税,欧洲其他各国的路捐、桥捐,也正是完全由这两种人负担,而不是由社会上所有的人负担。同时,他认为:“对豪华车辆(例如轿式大马车、驿递大马车等)比对必要用途的车辆(例如轻便运货车、四轮运货马车)按重量可以征到较高的通行税”^{[1] 247}。他认为,重量轻但价值高的商品消费者比重量高但价值低的商品消费者更加富有,对前者征收高税,可以达到救济穷人、维护税收负担公平的目的。

以上亚当·斯密关于公路征税的主要观点,涉

(下转第41页)

制度缺陷,力求避免长期在旧的制度框架下运行市场经济⁹。

针对现存制度的缺陷,西部地区的制度创新应该以转变政府职能、深化国有企业改革和所有制调整为突破口,大力发展非公有制经济和民营经济,形成有利于现代市场经济运行的制度框架,以达到创造高级生产要素、增强竞争优势的目的。

5 结 语

中国外贸发展极不平衡,西部地区长期处于低层次、低水平状况,集中体现在以下几个方面:外贸额所占比重小、外贸依存度低、贸易主体不合理、外贸附加值低、外贸地理方向集中等。

要改变西部地区外贸落后局面,必须了解外贸利益的来源,这对于促进西部地区外贸发展十分重要。外贸利益大致来源于产品的绝对优势、比较优势、差别优势、规模经济以及竞争优势。

(上接第32页)

及征税主体、征税对象和征税依据等方面,形成了公路收费体系的雏形。

5 结 语

本文研究了亚当·斯密关于公路经济学的几个重要观点,包括公路的选址和规模、公路建设与维护资金的筹措、公路运营和征收车辆通行税等诸多内容。在距今约230年以前,这位伟大的经济学家就已经认识到了公路这一准公共物品的属性,并提出征收车辆通行税以满足公路建设和维护的需要。他极力反对扩大车辆通行税的使用范围,保证车辆通行税使用的效率和公平。受时代局限,虽然没有进一步提出确定车辆通行税和公路规模的具体标准,但亚当·斯密关于征收车辆通行税的重要观点构建了公路收费体系的雏形。他提出的建立监督机制、关注乡村公路、偏远公路等重要观点,至今仍有借鉴意义。

西部地区外贸企业和外贸管理部门必须立足于对外贸利益来源正确理解的基础上,加强外贸利益的开发和挖掘,努力实现西部地区外贸的健康、快速、可持续发展。

参考文献:

- [1] 钟昌标.微观国际贸易学[M].北京:社会科学文献出版社,2000.
- [2] 石土钧.国际贸易学[M].北京:中国统计出版社,1999.
- [3] 张燕,李丽青.制度变迁条件下的企业技术能力发展[J].长安大学学报:社会科学版,2005,8(1):55-59.
- [4] 谢昭琼.对东西部对外贸易的思考[J].财贸经济,2002,21(4):37-40.
- [5] 高波.促进西部地区外贸发展的对策研究[J].国际贸易论坛,2003,19(5):1-6.
- [6] 单瑜.西部地区外贸发展战略[J].云南财贸学院学报,2002,16(2):50-53.

参考文献:

- [1] 亚当·斯密.国富论[M].杨敬年,译.西安:陕西人民出版社,2002.
- [2] 王利彬,吴群琪.公路投资对国民经济贡献的探讨[J].中国公路学报,2006,16(3):98-101.
- [3] 王玉辉.政府在收费公路融资中的作用[J].山东交通学院学报,2003,11(4):66-68.
- [4] 郝恩崇,吴志恒.公路交通规费经济学[M].北京:人民交通出版社,2003.
- [5] 王利彬,吴群琪.关于中国收费公路收费理论的探讨[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(3):12-15.
- [6] 周国光.中国路桥收费问题透视[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(4):1-5.
- [7] 刘士通,顾培亮,陈卫东,吴刚.运输性及运输性工程[J].长安大学学报:社会科学版,2005,7(3):5-8.
- [8] 刘浪.高等级公路地区差异投入要素比较研究[J].重庆交通学院学报,2006,25(2):132-133.